HISTORIA DE LA ECONOMÍA ARGENTINA DEL SIGLO XX

Página/12



19

LA NACIONALIZACIÓN DE LOS TRENES Y EL SECTOR EXTERNO



Propaganda oficial del gobierno peronista publicada en *Caras y Caretas.*

Staff

Director de la colección: Alfredo Zaiat

Director académico: Mario Rapoport
Coordinador: Ricardo Vicente
Colaboradores:
Andrés Musacchio
Eduardo Madrid
Hernán Braude
Agustín Crivelli
Martín Fiszbein
Pablo López
María Cecilia Míguez
Florencia Médici
Leandro Morgenfeld
Asistente de dirección: Natalia Aruguete

Director general: Hugo Soriani
Rumbo de diseño: Alejandro Ros
Diagramación: Juan Carlos Aguirre
Asistente de fotografía: Omar Chejolán
Coordinación general: Víctor Vigo

E-mail: *historiaeconomica@pagina12.com.ar*

Historia de la economía argentina del siglo XX
Mario Daniel Rapoport
1a ed. - Buenos Aires: La Página, 2007.
16 p.; 28x20 cm.
ISBN 978-987-503-451-8
1. Investigación Periodística.
CDD 070.43
Fecha de catalogación: 03/08/2007


Manifestación en el día de la expropiación de Cía. Unica de Gas, en marzo de 1945.

1 Intervención estatal y *las inversiones extranjeras*

La crisis de 1929 y la depresión de los años treinta marcó el fin de un modelo económico en el cual la Argentina se integraba al mundo como un país exportador de materias primas e importador de bienes manufacturados. Los signos de agotamiento estuvieron presentes desde el inicio de la Primera Guerra, pero fue necesaria una crisis mundial profunda para que un nuevo modelo pudiera constituirse como predominante. Así, como fue visto en fascículos anteriores, la oligarquía terrateniente fue incapaz de mantener su hegemonía política, generando un vacío que el gobierno peronista ocupó. Este se asentó sobre la representación política de los trabajadores, al incorporar sus intereses sociales y económicos a su proyecto nacional. Tuvo la característica de contar con el apoyo de vastos sectores, sin replegarse en una única clase social, como lo había hecho el Estado conservador. De esa forma, medió entre las relaciones entre los trabajadores y el empresariado, arbitrando los conflictos, y dirigió la política económica hacia el desarrollo de la industria nacional.

El Estado peronista, fortalecido por el amplio apoyo electoral y también por el crecimiento de las fuerzas productivas volcadas hacia el mercado interno, consiguió una mayor autonomía respecto del capital extranjero y de las grandes potencias. Al mismo tiempo, asumió un liderazgo en el plano latinoamericano pese a las presiones externas. Luego de concluida la Segunda Guerra, el traspaso de empresas de servicios públicos a manos del Estado no fue un hecho novedoso del gobierno peronista, sino un fenómeno extendido a nivel mundial. El caso emblemático en la Argentina fue la nacionalización de los ferrocarriles británicos.

La Gran Depresión y la guerra fortalecieron las corrientes keynesianas que impulsaban la necesidad de una mayor intervención del Estado para enfrentar la crisis económica y social. La experiencia soviética de planificación, así como el *New Deal* en Estados Unidos, constituyeron ejemplos del éxito de esas políticas. En Inglaterra, en el período 1945-1949, bajo el gobierno del Partido Laborista, se nacionalizaron el Banco de Inglaterra, la aviación civil, los telégrafos y teléfonos, las minas de carbón, los transportes, la industria siderúrgica y de energía. Otros casos de mayor participación estatal se observaron en otros países de Europa, como Alemania, Francia e Italia. De esa forma, comenzaron procesos de nacionalización, planificación y creación de instituciones del denominado "Estado de Bienestar".

En Argentina, la nacionalización estuvo ligada al traspaso de activos privados extranjeros al sector público. En América latina, junto con México, fue uno de los Estados con mayor intervención en ese campo. Como consecuencia, el total de las inversiones extranjeras a largo plazo descendió de 4260 millones de dólares en 1945 a 1860 millones de dólares en 1955. Las inversiones británicas pasaron de constituir el 53 por ciento del total de las extranjeras en el país en

1945 al 22 por ciento en 1955, mientras que las estadounidenses, a pesar de caer en términos absolutos, aumentaron su participación del 21 al 30 por ciento en ese mismo período. El Estado se expandió como proveedor de servicios públicos y adquirió la capacidad de influir directamente en la evolución de los agregados macroeconómicos, en la generación de empleo y en la distribución del ingreso.

El puntapié inicial en materia de compra de ferrocarriles por parte del estado fue la nacionalización de los trenes franceses, dando impulso para la adquisición completa de la red. El caso más destacado fue la compra de los trenes británicos, tanto por el monto de la operación como por el hecho de marcar el fin del predominio del capital de ese país sobre palancas fundamentales de la economía argentina. No obstante, no fue el único caso. El servicio de gas de Capital Federal fue nacionalizado en 1945. Luego, adquiriendo otras compañías del mismo sector, el Estado formó una empresa pública que construyó un gasoducto con un recorrido de 1700 kilómetros uniendo Comodoro Rivadavia con Buenos Aires, lo que permitió ampliar el servicio y rebajar las tarifas. En 1946, la empresa estadounidense de servicios telefónicos, subsidiaria de la International Telegraph and Telephone (ITT), fue adquirida por el Estado mediante el pago de 98,6 millones de dólares. ITT continuó vinculada a esa compañía, proveyendo asistencia técnica y equipos.

La intervención estatal también modificó el peso de la deuda pública consolidada en moneda extranjera. En el período 1946-1947 se rescataron bonos por 230 millones de dólares aproximadamente. En 1949 sólo quedaban bonos en libras por un valor de 16,8 millones de dólares que no pudieron ser recomprados debido a acuerdos previos.



La nacionalización de servicios públicos fue un fenómeno extendido en el ámbito mundial.

2 La balanza *comercial*

Durante varias décadas, la Argentina fue un mercado importante para las exportaciones británicas. Pero a partir de la Primera Guerra Mundial, y debido al incremento de las adquisiciones a Estados Unidos, las importaciones de ese origen comenzaron a perder significación en el total de las compras externas del país. En los años '20, mientras Estados Unidos prohibía las importaciones de carnes desde la Argentina y varios países europeos elevaban barreras proteccionistas, el mercado inglés continuó siendo el principal destino de las carnes y otros productos argentinos. El comercio entre ambos arrojaba un saldo persistentemente desfavorable para el Reino Unido. Esta situación se acentuó durante la década del treinta y con el estallido de la Segunda Guerra Mundial por la reducción de las exportaciones británicas ante la necesidad de utilizar su capacidad productiva con fines bélicos. Por otra parte, debido a la crisis económica mundial, Gran Bretaña contabilizó la disminución de los dividendos de sus inversiones, que constituían la principal fuente de financiamiento de sus transacciones comerciales. De ese modo, Argentina comenzó a tener un saldo externo superavitario con Gran Bretaña.

Al término de la Segunda Guerra Mundial, con los países europeos devastados, Estados Unidos quedó con una capacidad productiva acrecentada y pasó a ser la única potencia en condiciones de generar elevados excedentes para vender en el mercado mundial. Para Argentina, Estados Unidos era un proveedor casi insustituible de los bienes de capital necesarios para recuperar la pérdida de capital sufrida por la escasa inversión, ocasionada primero por la Gran Depresión y después por la guerra. En consecuencia, las compras argentinas se orientaron hacia ese país y ascendieron desde 41,4 millones de dólares en 1945 a alrededor de 600 millones de dólares tres años después, lo que derivó en un comercio deficitario de más de 400 millones. Ese saldo negativo en el intercambio de bienes provocó una importante reducción de las reservas de oro. Dado que la Argentina no podía convertir sus superávit comerciales producidos fuera del área del dólar en oro o en monedas convertibles para realizar operaciones en dólares, se vio obligada a efectuar grandes desembolsos en metal. Las reservas cayeron de 1686,6 millones de dólares en 1946 a 690,5 millones en 1950.

Durante los primeros años del gobierno peronista, la balanza comercial arrojó importantes saldos positi-

La producción manufacturera se expandió en sectores que sustituyeron importaciones británicas, como el textil.

vos sostenidos por los términos de intercambio favorables. Los precios de las materias primas se mantuvieron elevados en los primeros años de posguerra, pero luego, con el inicio del Plan Marshall, comenzaron a descender. En 1946, las exportaciones superaron a las importaciones en 500 millones de dólares. Esa diferencia se achicó en los dos años posteriores. El proceso de industrialización provocó una demanda creciente de bienes de capital e insumos que no se producían en el país y, por lo tanto, debían ser importados. Este era un factor nuevo, puesto que la incipiente industrialización de décadas anteriores se había dirigido fundamentalmente a la producción de bienes de consumo no durables. En 1945, esos bienes constituían entre 25 y 35 por ciento de las importaciones y se redujeron a cerca del 10 por ciento en 1947. Mientras, aumentaron la participación de los productos intermedios metálicos, los combustibles y lubricantes, las maquinarias industriales y los elementos para transporte y comunicaciones.

Además de los pagos en oro a Estados Unidos por la imposibilidad de convertir las divisas originadas con Gran Bretaña, existieron factores adicionales que causaron la reducción de las reservas del Banco Central en los primeros años del gobierno peronista, como el rescate de la deuda pública y privada en dólares y la nacionalización de empresas públicas.

3 La declinación *británica*

Durante la guerra, Gran Bretaña contó con la ayuda de su vasto imperio colonial y de otros países con estrecha relación, como la Argentina, para aprovisionarse de los bienes necesarios para sobrellevar el conflicto bélico. Sin embargo, el gobierno de Londres tuvo graves problemas financieros para hacer frente al pago de esas importaciones. Esas dificultades se originaron en que su principal fuente de financiamiento, la renta de las inversiones británicas en el exterior, había menguado. Primero, por la depresión de los años treinta, y después, por el inicio de la guerra. Por lo tanto, necesitaba importar sin realizar pagos ni en oro, cuyas reservas se habían reducido casi hasta desaparecer en 1940, ni en dólares. Para ello debía aumentar sus exportaciones hacia esos países que la abastecían y obtener ayuda financiera para postergar el pago de sus importaciones.

La situación era más compleja aún porque la guerra demandaba la utilización de la capacidad productiva a fin de fabricar armas y generar excedentes para vender en el exterior, lo que implicaba un esfuerzo mayúsculo. Gran Bretaña dedicó parte importante de su aparato estatal a cerrar acuerdos con distintos países. Pese a ello, al final del conflicto sus exportaciones se habían reducido a casi un tercio en relación a las registradas en años anteriores a la guerra. De 1940 a 1945 tuvo un balance comercial deficitario con Argentina de m$n 1560 millones, fondos que no podían ser utilizados fuera del área de la libra. Entonces, se conformó un stock de libras bloqueadas con garantía oro en el Banco de Inglaterra.

Las relaciones comerciales y financieras anglo-argentinas durante ese período atravesaron por tres etapas. Un primer tramo se extendió entre el estallido de la guerra y hasta mediados de 1940, durante el cual la Argentina tuvo ventajas en la negociación por su condición de proveedora de alimentos y de materias primas esenciales para un mercado necesitado de esos productos. Una segunda etapa se desarrolló cuando, tras la invasión de Francia por el ejército alemán en junio de 1940, la Argentina perdió dicho mercado y entonces vio recortado ese poder de negociación. Y la tercera fue después de 1945, cuando con el gobierno militar primero y peronista después, se planteó como uno de los ejes de la política exterior la necesidad de utilizar los saldos monetarios acumulados con Gran Bretaña.

En el ámbito nacional, las negociaciones estuvie-



Juan Domingo Perón, junto a otros oficiales, en una conferencia sobre nacionalizaciones de servicios.

ron a cargo del Banco Central que, en 1939, aceptó que el pago en libras esterlinas fuese depositado en el Banco de Inglaterra. Y que ese dinero pudiese ser utilizado para pagar productos británicos y cargas financieras. Por entonces, la presencia de fuertes intereses británicos en el Banco Central aseguraba la existencia de estrechas relaciones con el poder financiero de la City.

Argentina reclamó utilizar los saldos en libras para recomprar títulos argentinos en dólares en manos de británicos para mejorar la situación de la balanza de pagos y reducir así el desembolso por intereses de esos pasivos. Pero los británicos se negaron a esa concesión, dado que las libras en Inglaterra pagaban un interés cercano a cero, mientras que el pasivo argentino devengaba intereses más altos. En cambio, y ante la presión de integrantes del gobierno argentino, que deseaban recibir los pagos en pesos en lugar de libras –moneda expuesta a una posible desvalorización–, se logró la garantía de los saldos bloqueados. Así se acordó que los fondos acumulados por un valor superior al millón de libras fuesen garantizados en oro por tres meses. De esa manera, se aseguró que los fondos mantuviesen su valor en relación al metal. El acuerdo fue renovado en otras tres oportunidades, y la garantía se extendió por un año. Hasta ese momento, Gran Bretaña había comprado productos argentinos sin realizar pagos, sin necesidad de liquidar los bonos argentinos en dólares y sin usar dólares y oro. En los hechos, constituía un crédito ilimitado otorgado por la Argentina.

Con Francia invadida, el poder de negociación de los británicos aumentó al convertirse en el principal comprador de productos agropecuarios de Argentina. Si en las anteriores circunstancias habían logrado más concesiones que las esperadas, ahora estaban preparados a obtener aún mayores beneficios. En ese contexto, Gran Bretaña logró mantener las libras bloqueadas sin límites y por tiempo indeterminado, rechazó definitivamente la posibilidad de usar las libras para cancelar pasivos de Argentina y mantuvo tasas de cambio favorables para la importación de carne. Con vía libre al crédito, Gran Bretaña no necesitó exportar a Argentina para pagar las importaciones, y pudo destinar sus reservas a financiar compras a otros países menos condescendientes con los intereses británicos.

¿Cuáles eran los beneficios para Argentina? El gobierno conservador, representante de los intereses de los grandes terratenientes, si bien se aseguraba que el país continuara vendiendo carne a Gran Bretaña, lo hacía a menores precios y a cambio de nada. El gobierno se hacía cargo del pago a los estancieros y frigoríficos, transfiriendo mediante emisión de papel moneda poder de compra desde los asalariados hacia el sector económico más influyente. Mientras tanto, los negociadores británicos no tuvieron dudas sobre qué intereses privilegiar para lograr sus objetivos, como queda reflejado en un telegrama enviado a Londres por el embajador de ese país en Argentina: “se piensa que puede encontrarse una solución que permita a la estructura social de la República, basada esencialmente en las clases rurales, ser preservada”.

No obstante, Gran Bretaña tenía en claro que la situación argentina no podía mantenerse por mucho tiempo, pues a medida que aumentaban los saldos bloqueados en Londres, con el transcurrir del conflicto y ante una reducción de las ventas británicas, el pago a los estancieros demandaba una persistente emisión monetaria. Si el malestar social recrudecía ante un brote inflacionario, las concesiones no podrían ser mantenidas. En las negociaciones de 1940-1941 algunos delegados británicos comenzaron a pensar que las libras podían ser utilizadas por los argentinos para la compra de los ferrocarriles, obteniendo un buen precio por éstos. En tanto, las libras acumuladas en el Banco de Inglaterra crecieron en forma acelerada, sumando 295, 7314 y 1082 millones de m$n en 1942, 1943 y 1944, respectivamente. En 1945, Argentina era el tercer país en importancia, luego de India y Pakistán, con libras acumuladas en Londres, por un monto total de £112,1 millones.

GA LE RIA

Miguel Miranda

El "zar de la economía"



Miguel Miranda participó de la nacionalización del Banco Central, en marzo de 1946, convirtiéndose en su presidente.

Miguel Miranda nació en 1891, en el seno de una familia de inmigrantes españoles, que había llegado a la Argentina a fines del siglo XIX. Miranda comenzó a trabajar muy joven. En forma temprana, dejó de ser empleado para erigir su propia fábrica de hojalata. Así, por su precoz vocación para los negocios, pudo acumular el capital necesario para diversificar sus propiedades en compañías pesqueras y aéreas. Llegó a manejar una importante fortuna, dinero que fue el resultado de quienes supieron aprovechar las oportunidades abiertas a partir de la Gran Depresión y la Segunda Guerra Mundial. En los años cuarenta ya era un hombre importante de las finanzas y la industria nacional. Su fuerte influencia lo convirtió en dirigente de la Asociación Fabricantes de Dulces, Conservas y Afines, la Cámara Argentina de Cromo-Hojalatería y la Unión de Fabricantes de Conservas de Pescado.

En 1945 conoció a Juan D. Perón cuando el coronel era vicepresidente y ministro de Guerra del presidente Edelmiro J. Farrell. Estableció con él una estrecha relación que le permitió desempeñar un rol activo en el diseño de la política económica a fines de la Segunda Guerra Mundial.

Como miembro de la comisión directiva de la Unión Industrial Argentina de 1939 a 1945, Miranda lideró, en las elecciones internas de abril de 1946, a un grupo de empresarios que apoyaban a Perón. Pero los opositores del presidente electo obtuvieron la victoria, situación que lo llevó a fundar, junto con Rolando Lagomarsino –uno de los primeros industriales en brindarle apoyo a Perón–, la Asociación Argentina para la Industria y el Comercio para cooperar con el gobierno, entidad que luego fue reemplazada por la Confederación General Económica, en 1951.

En marzo de 1946, participó en la nacionalización del Banco Central, convirtiéndose en presidente de la entidad. Impulsó desde ese cargo una política monetaria flexible y selectiva favorable al financiamiento de los transportes, la construcción y la producción de caucho y de metales. Una vez iniciado su mandato, Perón designó a Miranda como presidente del Consejo Económico Nacional y principal mediador entre los industriales y el gobierno. Desde dicho Consejo dirigió las negociaciones para la nacionalización de los transportes y los servicios públicos. También favoreció la protección industrial con el argumento de que no habría "independencia económica" sin desarrollo industrial. Asimismo, a través del Instituto Argentino de Promoción del Intercambio (IAPI) manejó el comercio exterior.

Con el cambio de rumbo en la posguerra y con el Plan Marshall, Argentina redujo su participación en la economía mundial, tanto por la caída de los términos de intercambio como por su relativa marginación de las corrientes mundiales de comercio. No tardaron en evidenciarse, entonces, los límites de la política de industrialización y de distribución del ingreso. El gobierno introdujo cambios en la política económica y resultado de ello fue el desplazamiento de Miranda, centro de fuertes críticas, acusado de corrupción, de manejo irresponsable de la moneda y de descuidar la industria pesada y la actividad agropecuaria.

El "zar de la economía" renunció en 1949, y fue reemplazado por Alfredo Gómez Morales, como presidente del Banco Central y ministro de Finanzas. Murió pocos años después, a los 62 años.



Juan Pistarini, ministro de Obras Públicas, encabezó la delegación argentina ante los ingleses, en 1943.

4 Los pasos previos de la *nacionalización de los trenes*

La nacionalización de empresas extranjeras se correspondió con el interés de las propias compañías, que habían sufrido un proceso de descapitalización derivado de la prolongada recesión de los años treinta.

En el caso de los ferrocarriles no sólo habían padecido la obsolescencia por la falta de inversión, sino también por la competencia del automóvil. A partir de 1929 la reducción de los ingresos de las líneas férreas privadas por la disminución de las cargas transportadas no pudo ser compensada con una caída de los costos.

Los dueños de los ferrocarriles, que en la década de 1920 ejercieron presiones con éxito para restringir la competencia del automotor, estuvieron interesados en un acuerdo con el gobierno para garantizarse una tasa mínima de ganancia a cambio de una participación estatal en la propiedad de la empresa. En tanto, muchos accionistas prefirieron vender los títulos de esas compañías, pues los ferrocarriles habían dejado de ser uno de los negocios más rentables de la economía. Esas acciones llegaron a cotizar al 10 por ciento de su valor pre–depresión en los momentos más difíciles de la década del treinta. El promedio anual de intereses pagados por los ferrocarriles británicos se redujo de £13,3 millones en los años anteriores a la crisis hasta £4,0 millones entre 1940 y 1944. Más de la mitad del capital invertido no produjo dividendos durante esos años.

La posibilidad de adquirir los ferrocarriles estuvo presente antes de iniciado el conflicto bélico y las conversaciones con diferentes representantes ingleses se iniciaron en 1936. Ya en 1938, el gobierno conservador de Agustín P. Justo adquirió el Ferrocarril Central Córdoba. De esa forma, por primera vez, líneas férreas estatales accedieron directamente a la Capital.

Según un informe del Foreign Office, en 1938 los propietarios británicos de los trenes enviaron a la Argentina a directores para que trabajaran con miembros del gobierno, que habían manifestado de manera informal su interés. Por parte de Argentina el encargado del equipo de trabajo fue Federico Pinedo, quien redactaría después, como resultado de las negociaciones, una propuesta para la transferencia de los ferrocarriles. Ese plan, por el que cobró 10.000 libras esterlinas, planteaba la creación de una compañía mixta, con un 70 por ciento de las acciones para el capital británico y un 30 por ciento para el Estado argentino. Este, por su parte, garantizaría un interés del 4 por ciento anual y renunciaría a una rebaja de tarifas y a la fiscalización de las actividades. La propuesta se conoció, no por casualidad, junto con la difusión del "Plan de reactivación económica" elaborado por el propio Pinedo en 1940, durante su breve gestión al frente del Ministerio de Hacienda. En dicho Plan, la transferencia de los ferrocarriles apareció vinculada

con la solución al problema de las libras bloqueadas: "Es necesario prever la manera de utilizar en la forma más conveniente para nuestro país los saldos en moneda extranjera acumulados o que puedan acumularse en el intercambio (...), ya sea que recibamos en pago de ellos títulos de la deuda pública o valores de otra clase (...), como podrían ser los ferroviarios, o los de otros servicios públicos (...)". El Plan fue dejado de lado al no obtener apoyo legislativo.

En octubre de 1943 arribaron, nuevamente, tres directores británicos para estudiar la situación de los ferrocarriles con intención de iniciar tratativas con el gobierno: Sir Montague Eddy, presidente del directorio de dos de las cuatro líneas en Argentina y director de las otras dos, acompañado por otro par de funcionarios de esas empresas, Lord Forres y H. C. Drayton. Las negociaciones se desarrollaron entre mediados de octubre y diciembre, y las distintas partes presentaron propuestas para la constitución de una empresa mixta y la resolución de medidas de carácter administrativo. Los representantes británicos querían además asegurarse la prolongación de la vigencia de la Ley Mitre por otros 40 años. Esa norma, sancionada en 1907 para estimular la inversión ferroviaria, eximía por 40 años a las empresas del pago de impuestos nacionales, municipales o provinciales a cambio de una obligación única del 3 por ciento sobre las utilidades netas. La proximidad de la caducidad de esa prerrogativa constituía un motivo de inquietud para los ingleses, pues sin la exención del pago de los impuestos la situación financiera de los trenes se agravaría aún más. Los delegados argentinos encabezados por Juan Pistarini, ministro de Obras Públicas, no quisieron discutir sobre cuestiones administrativas y propusieron tratar la conformación de una empresa mixta. Ante la negativa, los británicos elaboraron cuatro proyectos distintos que no dejaron satisfechos a los argentinos. Las diferencias acerca del monto de las acciones a quedar en manos del Estado, la tasa de interés de las acciones y las garantías requeridas por parte del gobierno imposibilitaron continuar las negociaciones. La comisión inglesa se retiró del país concluyendo que había que llegar a algún tipo de acuerdo porque la situación de los ferrocarriles apremiaba debido a su continuo deterioro.

Antes de la llegada de Juan Domingo Perón al gobierno, y una vez finalizada la guerra, creció el interés británico por destinar el saldo adeudado en libras bloqueadas a la reorganización de la propiedad de los ferrocarriles. Inglaterra planteaba que, con una participación del Estado argentino en esa empresa, se solucionarían los problemas de rentabilidad y de inversión.

En abril de 1946, se sucedió una serie de reuniones en Londres donde se resolvió que el gobierno de



El embajador británico en Argentina, David Kelly.

Su Majestad llevaría adelante en forma directa las negociaciones con la Argentina, una vez acordado con los dueños un precio base para negociar. Respecto a este punto, Wilfred Eady, oficial del Tesoro, afirmó: "En el pasado las aspiraciones de los ferrocarriles habían sido demasiado exageradas; si logran obtener £150 millones, de las cuales la mitad fuera al contado en esterlinas y el resto a diez años, éste sería un buen resultado".

Gran Bretaña tenía graves problemas económicos y financieros al finalizar la guerra. Uno de ellos era el referido a los ferrocarriles en Argentina. En esas circunstancias, la creación de una empresa mixta permitiría a la compañía que administraba los trenes obtener los pesos para cambiar por libras bloqueadas y comprar con ese dinero el material necesario para realizar las inversiones correspondientes. Así se evitaba que los saldos fueran usados para comprar productos provenientes de los Estados Unidos. De esa forma, el gobierno británico buscó solucionar tres problemas:

1. Mejorar la situación de los inversores ingleses en Argentina que habían dejado de percibir dividendos. Además, reducir el monto de las libras bloqueadas sin que fueran sacadas del país.

2. Aumentar las exportaciones para corregir el deficitario intercambio comercial con Argentina.

3. Reiniciar la remisión de utilidades hacia Inglaterra al garantizar una mejora de la actividad ferroviaria.

En relación a la posibilidad de que Argentina se aprovisionara en los Estados Unidos, el gobierno inglés era optimista: "Debemos esperar que la influencia británica sobre los ferrocarriles, junto a la ventaja de Argentina para hacer uso de sus libras acumuladas en Londres, resultarán en una preferencia por el equipamiento británico, si éste se encontrase disponible a precios competitivos", se sostenía en un memorando del Foreign Office.

Desde el punto de vista argentino, la guerra había

posibilitado avanzar en el proceso de industrialización mediante la incorporación de grandes sectores de la población a la producción, conformando una clase trabajadora fuerte. Esta y la joven industria nacional ocuparon el centro de la estructura de la política económica y social del peronismo. La producción manufacturera se expandió en sectores que sustituyeron las importaciones británicas, como la industria textil. No obstante, se especulaba con que el eventual reinicio de los intercambios comerciales, al finalizar la guerra, con países cuya producción era más competitiva que la nacional, afectaría los logros alcanzados por el crecimiento de la industria liviana, poniendo en peligro la plena ocupación.

Dejar librada la economía nacional a la competencia externa era una alternativa descartada por el gobierno peronista, para el cual la industria ocupaba un lugar central en la política económica. Para continuar con el desarrollo de la capacidad productiva no sólo era necesario adoptar políticas proteccionistas, sino que se requería importar materias primas y bienes de capital, en especial maquinarias, elementos de transporte y artículos elaborados y semielaborados que no podían ser producidos por la industria nacional, y que principalmente eran provistos por los Estados Unidos.

En tal sentido, la nacionalización de los ferrocarriles puede leerse desde la siguiente perspectiva: los grupos locales interesados en mantener los lazos con Gran Bretaña habían perdido poder político y, en las nuevas condiciones, se imponía la necesidad argentina de convertir los saldos superavitarios con ese país en oro o dólares para poder realizar importaciones desde Estados Unidos. Además, debía terminarse con una situación irregular como la representada por las libras bloqueadas en Londres. Por otra parte, los ferrocarriles eran el símbolo más claro de la dominación inglesa, cuyo desarrollo había favorecido a los estancieros y frigoríficos en detrimento de las economías regionales y la industria nacional.



La compra de los ferrocarriles estuvo liderada por Miguel Miranda.

5 La compra de *los ferrocarriles*

Las negociaciones comenzaron en julio de 1946. Durante ese proceso, Miguel Miranda, presidente del Consejo Económico y Social, no aceptó, en un principio, comprar los ferrocarriles sin antes resolver la cuestión de las libras bloqueadas. Por esos fondos reclamaba cargar un interés del 2,5 por ciento anual.

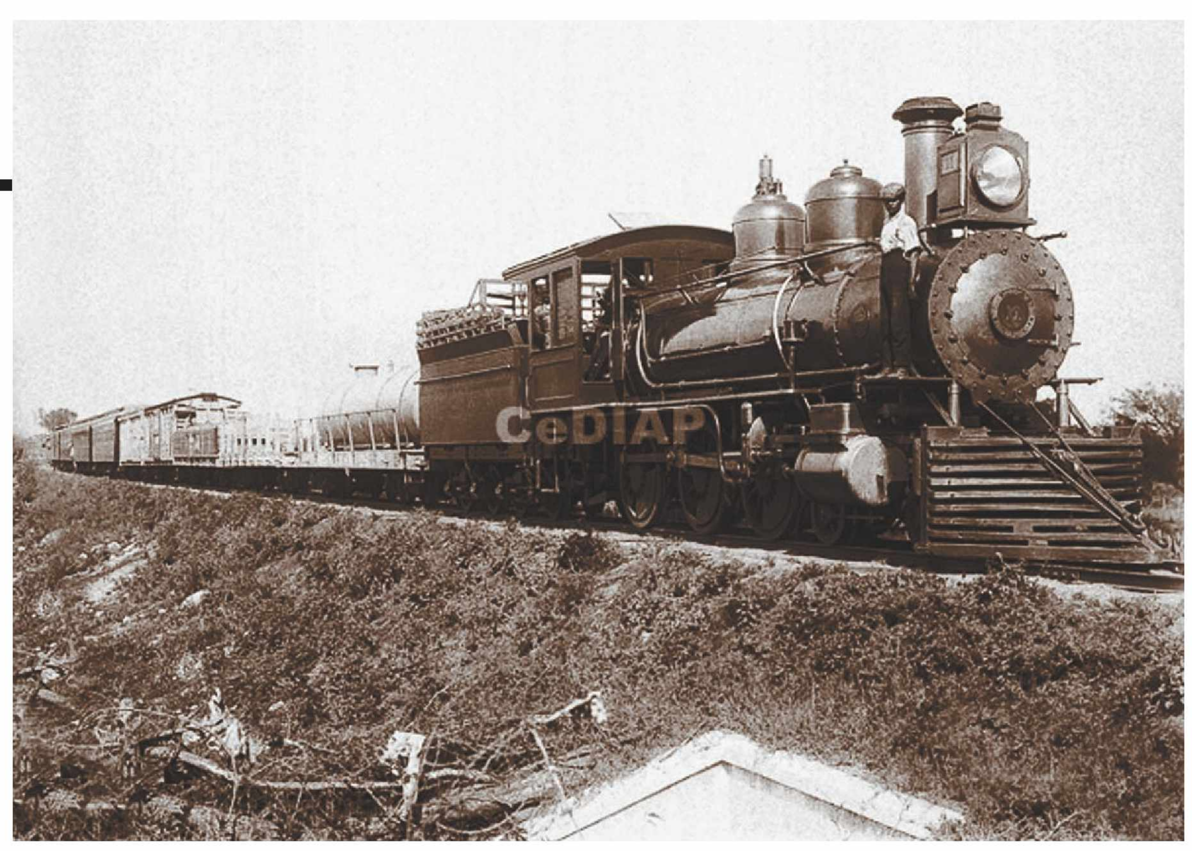
En las semanas siguientes, las posiciones se fueron relajando al tornarse imperativa la necesidad de llegar a un acuerdo. El 17 de septiembre de 1946, Miranda, por el lado argentino, y el jefe de la misión comercial británica, Wilfred Eady, firmaron el tratado conocido como "Eady-Miranda". Ese convenio estaba basado en tres puntos: las libras bloqueadas, los saldos comerciales futuros y los ferrocarriles.

En relación al primer punto, se acordó que de los 140 millones de libras acumulados en el Banco de Inglaterra (equivalente a m$n 1560 millones) sólo podrían usarse 20 millones para repatriar parte de la deuda pública y rescatar inversiones de capital británico radicadas en el país. El monto restante se destinaría a realizar transacciones en el área de la libra, sin alterar de este modo la situación existente. Asimismo, en lo sucesivo, las libras obtenidas por ventas a Gran Bretaña serían de libre disponibilidad para la Argentina. Esa condición era ineludible para Gran Bretaña debido a sus obligaciones con Estados Unidos.

En cuanto al segundo punto, Inglaterra se comprometió a comprar el saldo exportable de carnes argentinas por cuatro años y Argentina pudo disponer de alrededor del 20 por ciento de ese total para colocarlo en otros mercados.

Finalmente, con respecto a la cuestión de los ferrocarriles, se dispuso la creación de una empresa mixta integrada por capitales argentinos y británicos, garantizando a estos últimos un beneficio del 4 por ciento anual, exento de una amplia gama de impuestos.

Sin embargo, el acuerdo no llegó a concretarse. Es importante interpretar ese convenio en relación a los estrechos y competitivos vínculos británicos con los Estados Unidos. Este país, tras la muerte del presidente Franklin D. Roosevelt, puso fin al programa de Préstamo y Arriendo cuya principal beneficiario era Gran Bretaña, lo que agravó su situación externa. Estados Unidos había expandido de forma considerable su capacidad productiva con la guerra y estaba preparando el terreno para fortalecer los mercados externos con el objeto de poder colocar sus exportaciones. En ese escenario, hizo hincapié en la eliminación del sistema de preferencias del Imperio



La nacionalización de los ferrocarriles permitió controlar el sistema tarifario, además de incorporar millones de hectáreas al patrimonio público.

Británico, en los saldos bloqueados en Londres y en la convertibilidad de la libra. Todos esos factores constituían impedimentos para que los saldos deficitarios de Inglaterra pudieran ser utilizados libremente, y así comprar los productos estadounidenses. En particular, existían presiones de los estadounidenses para suprimir las disposiciones sobre el uso exclusivo de los fondos bloqueados para pagos de futuras ventas de Gran Bretaña y para que las libras fueran puestas a disposición de las transacciones corrientes con otros países.

Entre los británicos fue cobrando fuerza la idea de vender totalmente los ferrocarriles al Estado argentino. Miranda, que en principio declaró que no le interesaba comprar “hierros viejos” con el presunto objeto de negociar mejor el precio, cerró trato a principios de 1947. Los británicos pidieron por los ferrocarriles m$n 3000 millones, mientras que para la posición argentina su valor no superaba los m$n 2000 millones.

En estos términos comenzó a discutirse la venta total de las empresas ferroviarias. El gobierno británico acordó un precio mínimo de £150 millones con los propietarios, excluyendo los activos adyacentes pero, luego de arduas negociaciones, aceptó una cifra inferior. En definitiva, el 13 de febrero de 1947 se concretó la firma del contrato de compraventa de los ferrocarriles británicos por 136,5 millones de libras esterlinas que, incluyendo las compañías colaterales, sumaron un total de 150 millones, equivalentes a m$n 2029 millones, menor que su valor nominal de 250 millones de libras (m$n 3375 millones), pero algo mayor que su valuación en la Bolsa de Londres. Argentina iba a realizar el pago con los 130 millones de libras bloqueados existentes en ese momento, y el resto con los excedentes en la balanza comercial.

En agosto de 1947, la devaluación de la libra cambió los términos del acuerdo. Hacia fines de 1945, Gran Bretaña había obtenido un nuevo préstamo de Estados Unidos, por el cual se comprometió a volver a la convertibilidad de la libra el 15 de julio de 1947. Sin embargo, debido al continuo drenaje de divisas, tuvo que declarar nuevamente la inconvertibilidad cinco semanas después de su puesta en marcha. La Argentina se encontró ante la imposibilidad de utilizar los saldos excedentes del comercio con Gran Bretaña para hacer compras en dólares, por lo que cambiaron las condiciones de pago de los ferrocarriles. Para el gobierno argentino era preferible abonar la adquisición de las empresas ferroviarias con libras no garantidas producidas por el excedente del comercio exterior, en lugar de utilizar las libras

bloqueadas en el Banco de Inglaterra, que eran convertibles a oro y no estaban sujetas a devaluación.

Finalmente, con el pacto Andes del 12 de febrero de 1948 se formalizó la compra de los ferrocarriles británicos. El Estado argentino pagó un adelanto de 100 millones de libras esterlinas que le hizo el gobierno inglés a cuenta de las exportaciones de carne de 1948, con un interés anual del 0,5 por ciento anual, más 10 millones que Inglaterra acreditó por la diferencia de precio de productos argentinos ya vendidos a ese país, más 40 millones de libras esterlinas de los fondos bloqueados. El saldo remanente a favor de la Argentina, de 80 a 90 millones de libras esterlinas garantidas, siguió a disposición para pagos en el área de la libra. El 1º de marzo de 1948, el gobierno argentino tomó formalmente posesión de los ferrocarriles británicos en un acto público multitudinario.

El precio de los ferrocarriles fue motivo de fuertes controversias entre el oficialismo y la oposición. Quienes estaban en contra de la nacionalización sostuvieron que fue un mal negocio porque se había comprado material en gran parte obsoleto. En cambio, desde el gobierno hubo varios argumentos para justificar la operación: "comprar soberanía", como parte de la política del peronismo; alentar el desarrollo industrial, y habilitar las futuras divisas obtenidas del comercio exterior para destinarlas a importaciones fuera del área de la libra.

Además, la nacionalización permitió controlar el sistema tarifario, que hasta entonces había favorecido a los productos ganaderos y a aquellos que se dirigían al puerto de Buenos Aires en perjuicio de las mercancías que se comercializaban en el interior de país. La adquisición de los ferrocarriles también implicó la incorporación de casi 5000 millones de metros cuadrados de tierras en todo el país adyacentes a las vías y que pertenecían a las compañías ferroviarias. Además, significó apropiarse de empresas de transportes, eléctricas y de aguas corrientes, compañías de tierras e inmobiliarias, hoteles, frigoríficos, tiendas y edificios en todo el país.

Por otra parte, la nacionalización de las empresas subsidiarias y de los puertos permitió tomar el control total del sistema de transportes y comunicaciones, la adquisición de muelles, embarcaderos, depósitos, elevadores, silos, grúas, locomotoras portuarias, vagones, pontones, vías férreas y guinches.

Mientras que para los dueños de los ferrocarriles la venta resultó muy beneficiosa por las condiciones y precios de venta, para el gobierno de Gran Bretaña significó perder el principal eje de influencia en Argentina, aspecto que Estados Unidos aspiraba a ganar en toda América Latina. De todos modos, esa transacción sentó un precedente favorable para Inglaterra en la negociación de las condiciones de las libras bloqueadas con otros países.



La negociación

LA OPINIÓN DE JUAN D. PERÓN

"Los ferrocarriles representaban para la República Argentina, cuando yo me hice cargo del gobierno, un grave problema en manos de los ingleses. En primer lugar, porque nos fijaban toda la política de transportes y toda la política económica. Los precios los fijan los transportadores, especialmente, no los que producen ni los que trafican. Inglaterra había establecido un sistema de sol. Como un sol, para llevar todo hacia Buenos Aires, porque era el puerto de exportación que los abastecía. Pero es claro, ellos seguían una política proteccionista a los productos que ellos consumían. Por ejemplo, un vagón de ganado que venía de Mendoza a Buenos Aires y corría mil doscientos kilómetros de vuelta, porque los vagones de hacienda no se pueden utilizar para otra cosa. De manera que recorría dos mil cuatrocientos kilómetros por dos mil pesos el vagón completo. Pero, en cambio, un vagón de mercadería que iba del puerto de Buenos Aires a Mendoza y recorría 1200 kilómetros, llevando productos que a lo mejor venían de Inglaterra, costaba 4000 pesos. Por la mitad del recorrido pagaban el doble del destinado a la hacienda. ¿Por qué? Porque la hacienda era para los ingleses y la mercadería era para los mendocinos, entonces, le hacían pagar a los mendocinos. Los ferrocarriles estaban llenos de esos anacronismos. En segundo lugar nos representaba un fuerte sector de divisas que se iban del país todos los años. Sumaban casi mil millones en divisas. Había que tomar, por ello los servicios públicos y entre ellos los ferrocarriles."

"Había terminado la guerra y los ingleses estaban muy mal económicamente. Necesitaban, por otra parte, abastecimientos y nosotros hicimos correr la voz de que el gobierno compraría los ferrocarriles. Enseguida se vinieron los ingleses a querer venderlos. Los recibimos con Miranda. El inglés nos dijo: '¿Ustedes quieren comprar los ferrocarriles?' Miranda les contestó: 'Es la primera noticia que tenemos, pero si ustedes los ponen a buen precio... los compramos'. '¿Cuál sería el precio de los ferrocarriles?', dijo Miranda. Y el inglés contestó: 'El precio sería diez mil millones de pesos. Es lo que consideramos nosotros el valor de libras'. Miranda se sonrió y les dijo que no era posible: 'Esto es todo hierro viejo', replicó... Es decir, la política del que compra... Los ingleses después se enojaron porque Miranda les dijo algunas otras cosas un poco desagradables y se fueron a Londres. Claro... enseguida sobrevino la huelga de los ferrocarriles, el reglamento de trabajo por el cual difícilmente se podía trabajar... Ellos llegaron a perder

tres o cuatro millones de pesos por día. Entonces se vinieron los ingleses, entrando más en razones. Ofrecieron venderlos en seis mil millones. Pero cometieron un error: le ofrecieron a Miranda una coima de cien millones de dólares, depositados en Bancos de Inglaterra a la orden de Miranda y mía, si se los comprábamos en ese precio. Miranda vino inmediatamente y me dijo: 'Han ofrecido cien millones de dólares para el Movimiento Peronista, en un banco de Londres a orden suya y mía, si se los compramos en seis mil'. Y él siguió discutiendo en el precio y se los sacó por 1020 millones. Ese fue el precio de los ferrocarriles. Les compró bienes directos e indirectos de los ferrocarriles. Mil millones eran una cosa formidable. Porque los ferrocarriles eran 48 mil kilómetros de material rodante, estaciones, etc... y muchas propiedades, porque la Ley Mitre les había dado seis kilómetros a cada lado de la vía para que construyeran. Cuando se ajustó este asunto, Miranda nos dijo: 'ya hemos vencido en el precio, ahora vamos a ver cómo nos va en las condiciones de entrega'."

Fuente: Hereñú, Ramón S., *El pensamiento de Perón*, págs. 43, 44, 45 y 46. Archivo: Ferrocarril General Belgrano S. A.

LA POSICIÓN BRITÁNICA

"Parte de la culpa de este estado de cosas [que las acciones ordinarias no pagan dividendos] debe vincularse, sin duda, a la Junta de los Ferrocarriles de Londres. Pero mucho de ella se adscribe al comportamiento del gobierno argentino que ha aumentado enormemente el costo de operar los ferrocarriles (legislando aumentos de salarios, pensiones y asignaciones a los empleados, sin permitir un incremento correspondiente en las tarifas). Los ferrocarriles han sufrido también de la competencia del transporte de carretera (...).

Los ferrocarriles, por mucho tiempo, se han deteriorado físicamente, y la guerra, con sus dificultades de oferta, ha acelerado el proceso. El resultado es malo para el prestigio británico.

Los ferrocarriles precisan de una completa reorganización y restauración. Al mismo tiempo, los argentinos están buscando maneras en las que gastar los balances de libras acumulados durante la guerra. Es obvio que en un sentido u otro estas dos necesidades deberían vincularse (...).

(...) Cuando llegue el momento para discutir cuestiones financieras y de comercio con el gobierno argentino, deberíamos esperar que la oportunidad se nos presente para ayudar a obtener un trato justo hacia los ferrocarriles, dado que nos damos cuenta que para nuestras finanzas, comercio y prestigio, la declinación progresiva de los ferrocarriles debe ser contrarrestada y su posición establecida sobre una base satisfactoria."

Fragmentos de: Foreign Office, Memorándum, "British-owned Railways in the Argentine", 371/44717, 27/8/1945

LA MISIÓN DE WILFRED EADY

"El orden de la agenda presenta ciertas dificultades. Miranda mantiene que nuestra misión debe discutir: a) Fondos bloqueados; b) Pago para futuros abastecimientos; c) Mutuos abastecimientos incluyendo cuotas y precios. Miranda repitió que el Gabinete había decidido no comprar los ferrocarriles. Nosotros forzamos una discusión acerca de nuestra posición con respecto a los ferrocarriles y nuestro reclamo de que los mismos representan para nosotros un acervo tan importante como la deuda en esterlina para él. Estos eran patrimonio del pueblo inglés, así como la deuda en esterlina representaba el dinero del pueblo argentino. Él respondió a este crucial argumento con una rotunda negativa a discutir los ferrocarriles y otros temas hasta haber resuelto el tratamiento a dar a la deuda en esterlinas... e hizo una propuesta...
a) Las esterlinas acumuladas hasta la fecha debían ser consideradas como un préstamos de Argentina a Gran Bretaña. b) El préstamo sería a largo plazo... c) El interés sería de 2,5 por ciento, el mismo que Francia, Bélgica y Perú. El interés debía ser pagado en esterlinas libres."

Perón. La operación con los trenes fue "comprar soberanía".

Telegrama enviado por Eady al F. O. el 14 de julio de 1946 (AS 4053/15/7). En Escudé, C. (1979), *op. cit.*, págs. 13 y 14.

APOS TI LLAS

La creación del FMI *y las libras bloqueadas*



Las libras bloqueadas fueron una herramienta de negociación de británicos y argentinos en el proceso de nacionalización de servicios públicos.

Entre otras cosas que se debatieron en 1944, en las discusiones de Bretton Woods para crear los organismos financieros internacionales, estuvo una que tocaba de cerca y negativamente a la Argentina. Muchos países de la periferia resultaron acreedores en la guerra por sus saldos comerciales favorables con Gran Bretaña, pero no podían disponer de los mismos debido a que en el transcurso del conflicto Londres pagó sus importaciones con libras bloqueadas (entre ellos, Argentina). Sin embargo, las grandes potencias se negaron a incluir esos fondos en el acuerdo, de modo de poder transformarlos en divisas convertibles, algo incompatible con la retórica del libre comercio que se pretendía sustentar.

El delegado de la India, la nación más afectada por esta situación, Sr. Shroff, informaba en la reunión que los saldos bloqueados eran para ellos de 400 millones de libras esterlinas, y que necesitaban convertir anualmente de esa suma unos 60 millones de dólares americanos a fin de comprar en Estados Unidos para poder iniciar la industrialización de su país. Señalaba al respecto que la venta de la inversiones extranjeras británicas más los problemas de reconstrucción de la economía inglesa en la posguerra hacían imposible que el Reino Unido pudiese satisfacer las demandas de la India. Y añadía dramáticamente que rechazar ese pedido era como colocarlos frente al hecho de "un hombre que tiene en el banco un millón de dólares, pero carece de suficiente dinero en el bolsillo para pagar su viaje en taxímetro".

La delegación de Estados Unidos contestó en aquel momento que las propuestas del delegado por la India no deberían ser motivo de "una insistencia extrema" y que el problema de las deudas de guerra sería solucionado del modo más satisfactorio en forma directa entre los países interesados. Así se buscó evitar dificultar la labor del Fondo, "imponiéndole tareas que no puede acometer con éxito". En este caso, en opinión de los países más poderosos (Estados Unidos, Francia e Inglaterra), el naciente FMI no debía inmiscuirse en los problemas de los más débiles, dejando que se arreglaran solos, así fueran acreedores o deudores. Un consejo que explica, en parte, por qué el gobierno argentino no entró en los organismos internacionales de Bretton Woods, aunque padeció algunas de sus consecuencias.



Empresas extranjeras de servicio público

(excluyendo los ferrocarriles) nacionalizadas en 1946-1948, en millones de dólares

Teléfonos (capitales norteamericanos), transferencia	110,60
Transporte de Buenos Aires (británicos), indemnización	50,00
Servicio de gas, ciudad de Buenos Aires (británicos), estimación	36,00
Servicio de gas, provincia de Buenos Aires (británicos), estimación	1,50
Puertos (británicos y franceses), estimación	19,10
Servicios municipales, Rosario (británicos), transferencia	8,80
Electricidad (norteamericanos), estimación	14,60
Total	**240,60**

Fuente: CEPAL, *El desarrollo económico argentino,* Santiago de Chile, 1958, p. 265.

Inversiones británicas en ferrocarriles

4,8%

era el **interés** en libras que pagaba el total de las inversiones británicas en ferrocarriles en 1913, que sumaban £ 215.001.961.

3,0%

era el **interés** en libras que pagaba el total de las inversiones británicas en ferrocarriles en 1918, que sumaban £ 226.551.936.

5,5%

era el **interés** en libras que pagaba el total de las inversiones británicas en ferrocarriles en 1929, que sumaban £ 258.437.145.

1,9%

era el **interés** en libras que pagaba el total de las inversiones británicas en ferrocarriles en 1932, que sumaban £ 275.143.816.

1,5%

era el **interés** en libras que pagaba el total de las inversiones británicas en ferrocarriles en 1944, que sumaban £ 260.595.243.



Transferencia al exterior

por concepto de repatriación de la deuda pública y de la nacionalización de ciertas empresas extranjeras (1946-1948) (en millones de dólares)

	1946	1947	1948	Total para 1946/1948
	Repatriación de la deuda pública (a)			
En dólares	121,5	49,1	-	170,6
En libras esterlinas	-	48,2	-	48,2
En otras divisas	10,1	2,1	-	12,2
Subtotal	131,6	99,4	-	231,0
	Nacionalización de ciertas empresas			
En dólares	98,6	-	-	98,6
En libras esterlinas	-	-	613,1	613,1
En otras divisas	-	12,8	3,5	16,3
Subtotal	98,6	12,8	616,6	728,0
TOTAL	**230,2**	**112,2**	**616,6**	**959,0**

(a) Las cifras no incluyen los pagos de amortización contractual efectuados durante esos años.

Fuente: Banco Central de la República Argentina, en CEPAL (1958), p. 267.

Bibliografía

CEPAL, *El desarrollo económico argentino,* Santiago de Chile, 1958.
ESCUDÉ, CARLOS, "Perón, Miranda y la compra de los ferrocarriles británicos", en *Todo es Historia,* Nº 142, marzo de 1979.
FODOR, JORGE, "The Origin of Sterling Balances, 1939-43", en Di Tella, Guido y Platt, D. (eds.), *The Political Economy of Argentine, 1880-1946*, Londres, 1986.
FOREIGN OFFICE, "British-owned Railways in the Argentine", 371/44717, 27 de agosto de 1945.
FOREIGN OFFICE, "British Argentine Railway", 371/3486.
HEREÑÚ, RAMÓN S., *El pensamiento de Perón*, págs. 43, 44, 45 y 46. Archivo: Ferrocarril General Belgrano S. A.
MALGESINI, GRACIELA y ALVAREZ, NORBERTO, *El Estado y la Economía 1930-1955 (II)*, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1983.
POTASH, ROBERT A., *El ejército y la política en la Argentina, 1945-1962*, Sudamericana, Buenos Aires, 1981.
RAPOPORT, MARIO, *Gran Bretaña, Estados Unidos y las clases dirigentes argentinas, 1940-1945*, Buenos Aires, Ed. de Belgrano, 1980.
RAPOPORT, MARIO, *El laberinto argentino. Política internacional en un mundo conflictivo*, Buenos Aires, Eudeba, 1997.
RAPOPORT, MARIO, *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2003)*, Buenos Aires, Emecé, 2007.
REIN, RAANAN, *Peronismo, populismo y política. Argentina 1943-1955*, Universidad de Belgrano, Buenos Aires, 1998, págs. 4351.
SCALABRINI ORTIZ, RAÚL, *Los ferrocarriles deben ser argentinos*, Peña Lillo, Buenos Aires, 1965.
SCHVARZER, JORGE, *Empresarios del pasado. La UIA*, CISEA, Buenos Aires, 1991, págs. 70 y 71.
SKUPCH, PEDRO, "Nacionalización, libras bloqueadas y sustitución de importaciones", *Desarrollo Económico*, Nro. 47, octubre-diciembre de 1972.
SKUPCH, PEDRO, "El deterioro y fin de la hegemonía británica sobre la economía argentina, 1914-1947", en Panaia, Marta; Lesser, Ricardo y Skupch, Pedro, *Estudios sobre los orígenes del peronismo/2*, Siglo XXI, Buenos Aires, 1975.
SOLBERG, CARL E., *Petróleo y nacionalismo en la Argentina*, Hyspamérica, Buenos Aires, 1982.
SENADO ARGENTINO, "El plan de reactivación económica ante el Honorable Senado", *Desarrollo Económico*, Nº 75, octubre-diciembre de 1979, págs. 403-426.
SORROUILLE, JUAN, "La posición de activos y pasivos externos de la República Argentina entre 1946 y 1948", Serie Estudios y Perspectivas Nº 29, Oficina de la CEPAL en Buenos Aires, diciembre 2005.
WRIGHT, IONE S. y NEKHOM, LISA M., *Diccionario Histórico Argentino*, Emecé Editores, 1990.
WRIGHT, WINTHROP, *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina*, Buenos Aires, 1980.

Ilustraciones

(Tapa) Gasoducto Presidente Perón. Fuente: Archivo General de la Nación.
(Pág. 290) Propaganda oficial del Partido Peronista publicada en revista *Caras y Caretas*.
(Págs. 291, 292, 293, 294, 25, 296, 297, 301, 302, 303) Archivo General de la Nación.
(Págs. 298 y 299) Material fotográfico del Centro de Documentación e Investigación de la Arquitectura Pública (Cediap) Ministerio de Economía y Producción.